இணைப்பு IV.

(35....ம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக் குறிப்பைக் காண்க.)

"சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மானியக் கோரிக்கைகள் பற்றி போக்குவரத்து அமைச்சர் மாண்புமிகு ச. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் ஆற்றும் உரை."

பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே,

"கோரிக்கை 35—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்" என்பதன்கீழ் ரூ. 13,96,39,400 மானியத்தையும், "கோரிக்கை 48—சாலைப் போக்கு வரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு" என்பதன் கீழ் ரூ. 3,37,24,100 மானியத்தையும் அரசுக்கு வழங்குமாறு நான் வேண்டு கிறேன்.

2. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து செயல்படுவது பற்றிய ஆய்வுரை ஒன்று பேரவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

3. பொதுமக்கள் போக்குவரத்துத் துறையின் வரலாற்றில் தமிழகத்திலும் இந்தியத் துணைக்கண்டத்திலும் இந்த ஆண்டு மிக முக்கியமான தாகும். வரும் ஐந்தாண்டுகளுக்குள் பேருந்து போக்குவரத்துக்கள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கிட இந்த அரசு மேற்கொண்டுள்ள நடவடிக்கைகளை இந்தப் பேரவை நன்கறியும். 1973-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டப்படி, தனிப்பட்ட உரிமையாளர்களிடமிருந்து அவர்களது வழித்தடங்களை மட்டுமல்லாமல் அவர்களது நிர்வாகத்திலிருந்த பேருந்துகளையும், தொழிலாளர்களையும் தொழில்நுட்ப வினைஞர்களையும், நிர்வாக அலுவலர்களையும் இந்த அரசு ஏற்றுக் கொள்வதாக முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. பயணியர் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் வகையில் ஒரு முழுமையான சட்டத்தைக் கொண்டுவந்துள்ள முதல் மாநிலம் தமிழ் நாடு என்பது பெருமைக்குரியது ஆகும். இந்தச் சட்டத்தைப் பற்றிய விவாதத்தின்போது, இந்தச் சட்டத்தின் சில பிரிவுகளில் சில விவரங்களைப்பற்றித் தங்களது மாறுபட்ட எண்ணங்களைத் தெரிவித்ததைத் தவிர இந்தப் பேரவையிலுள்ள அனைத்து எதிர்க் கட்சி உறுப்பினர்களும் பொதுவாக இந்தச் சட்டத்தை வரவேற்றுள்ளனர் என்பதற்காக நான் மிகுந்த மகிழ்ச்சியுறுகிறேன்.

4. இந்த மாநிலத்திலுள்ள நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்து நிறுவனங்களை நிர்வகிப்பதற்கென்று கடந்த ஆண்டில் நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களை இந்த அரசு அமைத்தது என்பதை இந்தப் பேரவை நன்கறியும். இந்த ஆண்டில் சேலத்தைத் தலைமையகமாகக் கொண்டு இயங்கும் வகையில் "அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம்" என்ற பேரால் மேலும் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையும், இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் எந்தெந்தப் பகுதிகளில் எவ்வாறு செயலாற்றும் என்பதையும் இந்த அரசு வரையறுத்துள்ளது. இதுபற்றிய விளக்கம் ஆய்வுரையில் வழங்கப் பட்டுள்ளது.

5. இந்த மாநிலம் முழுவதிலும் உள்ள எல்லா பயணிப் பேருந்துகளையும் தன்னகத்தே வைத்து நிர்வகிக்கக் கூடிய அளவில் மிகப் பெரிய ஒரே போக்குவரத்துக் கழகமாக இருக்க வேண்டுமா? அல்லது, தன்னிறைவுடைய சிறு அமைப்புகளாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

1973 மார்ச் 22]

அமைந்து திறமையான வகையிலும் ஒன்றிற்கொன்று போட்டியாகவும் இயங்கி அந்தந்தப் பகுதிகளின் தேவைகளை நன்கு நிறைவேற்றக்கூடிய அமைப்புக்களாக இருந்திட வேண்டுமா? என்பது குறித்து இரு வேறு எண்ணங்கள் இருப்பது இயல்பு. அதிகாரங்களும் பொறுப்புக்களும் பகிர்ந்தளிக்கப்பட வேண்டுமே தவிர ஒரே இடத்தில் குவிந்திருக்கக் கூடாது என்ற இந்த அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, தன்னிறைவு படைத்த சிறு அமைப்புக்களே சிறந்தது என்ற முடிவெடுத்து, அவ்வகையில் அந்தந்தப் பகுதியின் விழைவுகளை நிறைவேற்றத்தக்க வகையில் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைத்துள்ளோம். இம்முயற்சி இதர மாநிலங்களின் கவனத்தைக் கவர்ந்துள்ளது ; நம்முடைய முயற்சியின் விளைவுகளை மற்ற மாநிலங்கள் மிகுந்த அக்கரையோடு கவனித்துக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதை அறிந்து இந்தப் பேரவை மகிழும் என எதிர்பார்க்கிறேன்.

6. கடந்த ஆண்டு மானியக் கோரிக்கையை முன்மொழிந்தபோது "போக்குவரத்துத் துறையை சூழ்ந்திருந்த காரிருள் அகன்று கதிரொளி கண்ணுக்குத் தென்படும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளது" என்று குறிப்பிட்டேன். "காரிருள் அகன்றது ; கதிரொளி பரவியுள்ளது" என்பதை இந்த ஆண்டு நான் மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவிக்கக் கடமைப் பட்டுள்ளேன். "போக்குவரத்துத் துறையை" ஒட்டுமொத்தமாகப் பார்த்தால், ஒரு தன்னிறைவுடைய இலாப கரமான துறையாகக் காட்சி தருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

7. 1963–64-ம் ஆண்டிலிருந்து "போக்குவரத்துத் துறை" நட்டத்தில் தொடர்ந்து நடந்து வந்தது. 1971–72-ம் ஆண்டில் ரூ. 122 இலட்சம் நட்டம் ஏற்படுமென மதிப்பிடப்பட்டது. இத்துறை இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு சென்னை பெரு நகரம், செங்கை மாவட்டம் ஆகிய பகுதிகளை நிர்வகிக்க 1972 முதல் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற அமைப்பு உருவாக்கப்பட்டது.

நடப்பு ஆண்டில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சுமார் ரூ. 90 லட்சம் என்கிற அளவில் நட்டம் ஏற்படும் என்று மதிப்பிடப்பட்டாலும், ஒட்டுமொத்தமாக தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றை இணைத்துப் பார்த்தால் ரூ. 22 லட்சம் இலாபம் என்கின்ற நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. ஆய்வுரையில் இந்த ஆண்டு சமன்படுத்தும் ஆண்டு என குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அதற்குக் காரணம், போக்குவரத்துத் துறையின் இந்த இலாபம் கிராமப்புறங்களில் போடப்படும் இணைப்புச் சாலைகளுக்கான மிகை வரியாக (சர்சார்ஜ்) அரசுக்கு வழங்கப்பட இருப்பதேயாகும்.

8. மற்ற நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையில் இயங்கி வருவதோடு அவைகள் தன்னிறைவு படைத்த அமைப்புக்கள் என்பதை நிரூபித்துக் காட்டியுள்ளன ; பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களும் நல்ல முறையில் செயல்பட்டு அவற்றின் வருமானத்திலிருந்து சுமார் 36 இலட்சத்தை அரசு கடன் தொகைக்கு

எதிராக திருப்பித் தந்துள்ளன என்பதையும் அதனை அரசு பேருந்து அதிபர்களுக்கு கட்டவேண்டிய நட்ட ஈட்டுத் தொகையாக பயன்படுத்தியிருக்கிறது என்பதையும், வழங்கப்பட்டுள்ள ஆய்வுரையிலிருந்து மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் உணர்ந்திடக்கூடும். இதற்கு இணையாக எடுத்துச் சொல்லுவதற்கு இந்தியத் துணைக்கண்டத்தின் பொதுத்துறை வரலாற்றில் வேறெதுவும் இல்லை என்பதைப் பணிவோடு இந்த மாமன்றத்திற்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

9. இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பொருளாதார நடைமுறைகள் தொடர்ந்து நல்ல முறையில் விளங்கும் என நான் எதிர்பார்க்கிறேன். அன்றாட நடவடிக்கைகளில் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களது எல்லைகளுக்குள் சுயமாகச் செயல்படுவதற்கான சூழ்நிலையை இந்த அரசு தன்னால் இயன்ற அளவு உண்டாக்கித் தந்திருக்கிறது, இனியும் தரும் என்பதைப் பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

10. நாட்டுடைமைத் திட்டத்திற்குத் தேவைப்படுகின்ற நிதியினை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வருமானத்திலிருந்தும், இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களது பொருளாதார வலிவைப் பொறுத்து வங்கிகளிலிருந்து பெற இருக்கும் வங்கிக் கடன் தொகைகளிலிருந்தும் சரி செய்துகொள்ள முயற்சிப்பேன் என மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்களிடம் வாக்களித்திருந்தேன். இன்றியமையாத நிலை ஏற்பட்டாலொழிய இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்காக அரசு மானியம் கேட்கமாட்டேன் என்றும் தெரிவித்திருந்தேன். திறமையான பொருளாதார நிர்வாகமும் நல்ல சூழ்நிலைகளும் இருந்தால் இந்த நிலை நிறைவேறும் என்பதில் எனக்கு எவ்வித ஐயமுமில்லை. இந்த வகையிலும் பொதுத்துறை வரலாற்றில் ஒரு புதுமையை நாம் துணிவோடு அணுகியுள்ளோம் என்பதை நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். இந்த மாமன்றத்தின் நல்வாழ்த்துக்கள் எனக்குத் துணை நிற்கும் என உறுதியாக நம்புகிறேன்.

11. நிதி ஆதாரங்களை நல்ல முறையில் பயன்படுத்தியதும், பேருந்துகளை நல்ல முறையில் திட்டமிட்டு ஓட்டியதுமே இந்த ஆண்டில் நல்ல முன்னேற்றத்திற்கு காரணம் எனலாம். ஆய்வுரையில் குறிப்பிட்டுள்ள வகையில் அரசு போக்குவரத்துத் துறையில் மட்டுமே இந்த ஆண்டில் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் ஆறு குறைந்திருந்தாலும், மொத்த வழித்தடங்களில் 9,000 கிலோ மீட்டர் அதிகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. பேருந்துகளின் ஓட்டம் நாளொன்றுக்கு 28,203 கிலோ மீட்டர்கள் அதிகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

12. போக்குவரத்துத் துறையில் அங்கொன்றும் இங்கொன்றுமாக சில சமயங்களில் வேலை நிறுத்தங்கள் ஏற்பட்டுள்ளது என்றாலும் பொதுவாக இந்த ஆண்டில் தொழிலாளர், நிர்வாக உறவுகள் சுமுகமாகவே இருந்து வந்துள்ளன. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட நிறுவனங்களின் தொழிலாளர்களும், போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்களும், காட்டிய உற்சாகமும் ஈடுபாடுமே இந்த ஆண்டில் இந்தத் துறையில் குறிப்பிடத்தக்க நல்ல முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது. ஒட்டுமொத்தமாக போக்குவரத்துத்

துறையில் ஏற்பட்டுள்ள மகிழத்தக்க நிதி நிலைமைகளுக்காக போக்கு வரத்துத் துறையையும், போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் என்னுடன் சேர்த்து இம் மாமன்றமும் பாராட்ட முன்வரும் என நம்புகிறேன்.

13. இவைகளையெல்லாம் சொல்வதினால், போக்குவரத்துத் துறையில் அனைத்தும் நல்ல முறையில் நடைபெற்று வருகிறது என்ற எண்ணத்தைத் தோற்றுவிக்க முயற்சிப்பதாகக் கொள்ள வேண்டியதில்லை. அது எனது எண்ணமும் அல்ல. போக்குவரத்துத் துறையின் குறைபாடுகளை மற்றவர்களைக் காட்டிலும் நான் நல்ல முறையில் உணர்ந்துள்ளேன். பேணுதல் பணிகளின் தன்மையை உயர்த்தியாக வேண்டும். நெரிசல் நேரப் பிரச்சினையை உணர்ந்து சரிவர தீர்த்திட வேண்டும். விபத்துக்களைக் குறைத்திட வேண்டும். சாலையில் முதலைத் தவிர்த்திட வேண்டும். இவைகளுக்கெல்லாம் மேலாக, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களது உள்ளத்தில் போக்குவரத்துத் துறை பொதுமக்கள் துறை என்கின்ற வகையில் சேவா உணர்வினையும் ஈடுபாட்டுணர்வினையும் வளர்த்திடல் வேண்டும்.

14. நூதன நிர்வாக முறைகளைப் புகுத்துவதினால் மட்டும் பிரச்சினைகளைத் தீர்த்துவிட முடியாது. நிர்வாகம் தனது பணிகளை திறமையாகவும் செம்மையாகவும் செய்திடுவதற்கான கருவிகளையும் பெற்றிருக்க வேண்டும். இதில் முன்னேற்றம் எவ்வப்போது கண்ணுக்குப் புலப்படக் கூடியதாக இருக்காது என்பதையும் இந்த அவையினர் அறிந்திருக்கக் கூடும். அரசினர் தொழிற் பயிற்சிப் பள்ளியில் தேர்வு பெறுதோர் யாரும் அரசு போக்குவரத்துத் துறையிலோ அல்லது பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலோ தொழில் நுட்பப் பிரிவு தொழிலாளராக நியமனம் பெற முடியாது. தொழிற்பயிற்சிப் பள்ளிகளிலும், பொறியியல் கல்லூரிகளிலும் தேர்வு பெற்றவர்கள் பலரை நியமனம் செய்து புதிய அத்தியாயத்தை ஆரம்பித்து வைத்துள்ளோம். பல்லவன் போக்குவரத்து கழகம் துவங்கியதன் பின் 987 தொழிற்பயிற்சிப் பெற்றவர்களை தேர்ந்தெடுத்து அவர்களுக்கு பணிகளில் பயிற்சியளித்து வருகிறோம். அவர்களில் மின்சார, பொறியியல், மோட்டார் பொறியியல் பட்டதாரிகள் 138 பேர். 368 பேர் தொழிற்பயிற்சிப் பள்ளியில் பயிற்சி பெற்றோர். அரசு போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் கடந்த மூன்றாண்டுகளில் பயிற்சி பெற்று வருவோர் 588 பேர். இவர்களில் பொறியியல் பட்டதாரிகள் 49 பேர்கள். தொழிற்பயிற்சிப் பள்ளியில் பயின்றோர் 384 பேர்கள். பணிகளில் குறிப்பிட்ட காலம் பயிற்சி பெற்றுத் தகுதியடைவோர் அனைவரும் போக்குவரத்துத் துறையில் நிரந்தர ஊழியர்களாக ஏற்றுக் கொள்ளப்படுவார்கள். கடந்த காலங்களில் பொறியியல் பயிற்சியும், கல்வித் தகுதியும் உடையவர்கள் மிக மிகக் குறைந்த அளவிலேயே நியமிக்கப்பட்டிருந்ததால், கடந்த 25 ஆண்டுகளில் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றங்களை இப்பொழுது ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றங்களோடு நான் ஒப்பிட்டுப் பார்த்திட விரும்பவில்லை. பொறியியல் பயிற்சியும் கல்வித் தகுதியும் மிக்கோர் பலரை நாம் நுழைத்திருப்பது எந்த அளவிற்கு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகத்தின் திறமைக்கும் முன்னேற்றத்திற்கும் துணை செய்வதாக உள்ளது என்பதை நாம் இனிமேல் கவனமாக பார்த்திட வேண்டியது அவசியமே.

15. கடந்த ஆண்டில் மோட்டார் வாகனங்களின்மேல் விதிக்கப்பட்ட 10 சத விகித மிகை வரி கிராமப்புறச் சாலை வசதிகளை அதிகப்படுத்துவதற்கென சிறப்பாக ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை இந்த மாமன்றம் அறியும். இந்தப் புதிய சாலைகளினால் இணைக்கப்பட்ட கிராமங்களில் போக்குவரத்துத் தொடர்புகளை ஏற்படுத்த வேண்டும். கடந்த ஆண்டில் இதுவரை பேருந்துகளால் இணைக்கப்படாத 92 புதிய கிராமங்களுக்கு போக்குவரத்து வசதிகளை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செய்து தந்துள்ளன. ஆரம்ப காலங்களில் இந்த வழித் தடங்களில் பேருந்துகளை செலுத்துவது இலாபகரமானதாக இருக்காது என்றாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இவற்றை சமூக நலத்திற்காக செய்யப்படும் செலவுகள் என்ற முறையில் ஏற்றுக் கொள்ளும். பேருந்து செல்லக் கூடிய எல்லாச் சாலைகளிலும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டுள்ள போக்குவரத்துத் துறை பேருந்துகளை நிச்சயமாக செலுத்தும் என்ற உறுதியை இந்த மாமன்றத்திற்கு அளிக்க விரும்புகிறேன். 1,500 மக்களுக்கு மேல் உள்ள அனைத்து கிராமங்களுக்கும் பேருந்து வசதிகளை மூன்றாண்டுகளுக்குள் செய்து தர வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் அதற்கான நடைமுறைத் திட்டத்தை நெடுஞ்சாலை பணித் துறையுடன் கலந்து உருவாக்கிடுமாறு போக்குவரத்துக் கழகங்களை கேட்டுள்ளேன்.

16. போக்குவரத்துத் துறை இம்மாநில மக்களுக்கு என்னென்ன காரியங்களை ஆற்றியிருக்கிறது என்பதையும் இனி என்ன செய்ய இருக்கிறது என்பதையும் குறிப்பிட்டேன். எங்களது குறைபாடுகளையும் சுட்டிக் காட்டி ஒப்புக் கொண்டுள்ளேன். இனி, எங்களுக்கு மக்களும் இம்மாமன்றமும் செய்ய வேண்டிய உதவியை குறிப்பிட விரும்புகிறேன். கருத்துக்களில் வேறுபாடும் உரிமையும், ஆர்ப்பாட்டம் செய்யும் உரிமையும், சனநாயக சமூக அமைப்பில் வாழ்கின்ற மக்களின் அடிப்படை உரிமைகள் என்பதை நாங்கள் அனைவரும் ஏற்றுக்கொள்ளுகிறோம். இந்த உரிமைகள் காக்கப்பட வேண்டும் என்பதிலும், இந்த உரிமைகளை நிலைபெறச் செய்ய வேண்டுமென்பதிலும், அரசு எவருக்கும் பின் வாங்காது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டுள்ளேன். ஆனால் இந்த உரிமை பொதுச் சொத்துக்களை நாசப்படுத்தும் உரிமையாகவும், பேருந்துகளின்மேல் கல்லெறியும் உரிமையாகவும் தாழ்ந்திட வேண்டாம் என்பதை பணிவன்புடன் கேட்க விரும்புகிறேன். நல்ல அரசியல் கட்சிகள் இந்தப் போக்கிற்கு ஊக்கம் தரமாட்டார்கள் என்பதை நான் அறிவேன். நாட்டில் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கும் இந்த நிலைமைகளுக்கு தாங்கள் பொறுப்பில்லை என எல்லாக் கட்சிகளும் கூறுகின்றன. நாகரீக நல்வாழ்வின் அடிப்படை தகர்க்கப்படுவதையும், சமூக அமைப்பு முறையில் இவ்வாறு துருப்பிடிப்பதையும் கண்டும் காணாதவர்களாக நாம் நடந்து கொள்வது நல்ல செயல்தானா என்பதை எண்ணிப் பார்த்திட வேண்டுகிறேன். இத்தகைய நிலைமைகள் நீக்கப்பட, தவிர்க்கப்பட நாம் என்ன செய்ய வேண்டும் என்பது குறித்து மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் சிந்தித்து எனக்கு ஆலோசனை நல்கிட வேண்டுமென உங்களை நான் வேண்டுகிறேன்.

17. இந்த மாநிலத்தை ஆளும் பொறுப்பு எந்தக் கட்சியுடையதாகவும் இருக்கலாம்; ஆனால் கருத்து வேறுபாடுகளைத் தெரிவிப்பதற்கான நல்ல மார்க்கம் பொதுச் சொத்துக்களைச் சேதப்படுத்துவதும், கல்

1973 மார்ச் 22]

லெறிதலுமே என்ற பாரம்பரியம்-பழக்கம்-பண்பாடு பொது வாழ்வில் உருவாக்கப்பட்டு வளர்க்கப்படுமானால் அது மிகவும் துர்திஷ்டமான நிலையையே குறிக்கும் என்பதைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

18. பொதுச் சொத்துக்களை நாசப்படுத்துவதும் பேருந்துகளின் மேல் கல்லெறிவதும் தவறு, ஏற்றுக் கொள்ள முடியாதது என்பதைத் தெளிவு படுத்தும் வகையிலும், எந்தக் கட்சியும் இதற்குத் துணை நிற்காது, பொறுபேற்காது என்பதை ஐயந்திரிபற தெரிவிக்கும் வகையிலும் மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு இந்த மாமன்றத்தில் அமர்ந்திருக்கின்ற நீங்கள் அனைவரும் இந்தச் செயல்களைக் கண்டிக்க வேண்டும் என உங்களனைவரையும் மிகுந்த பணிவன்போடும் இதய சுத்தியோடும் வேண்டுகிறேன். மக்களின் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகளாக விளங்கும் அனைவரும் தங்களது அரசியல் கோட்பாடுகளை மறந்து கட்சி பேதங்களை மறந்து வன்முறைகளைக் கண்டிக்கின்றனர். கல்லெறிவதையும் பொதுச் சொத்துக்களுக்கு நாசம் விளைவிப்பதையும் கண்டிக்கின்றனர் என்பதை இந்தத் தமிழகமும் இந்த நாடும் அறிந்து கொள்ள இதுவே வாய்ப்பு.

19. நான் இன்று மிக முக்கியமான அறிவிப்பு ஒன்றினைச் செய்ய உள்ளேன். மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்கள் இந்திய விடுதலை நாள் வெள்ளி விழா கொண்டாட்டத்தின் போது அளித்த உறுதி மொழியினை அமுலாக்கும் வகையில், அரசுக்குச் சொந்தமான போக்கு வரத்துக் கழகங்களில் தொழிலாளர்களும் உரிமையாளர்களாகும் திட்டம் அரசால் அமுலாக்கப்பட உள்ளது என்பதனை பணிவோடு அறிவித்துக் கொள்கிறேன்.

20. கம்யூனிச சித்தாந்தத்தின் தந்தை என கருதப்படும் "கார்ல் மார்க்ஸ்" காலத்திலிருந்து முதலாளித்துவம் கம்யூனிசம் தனி உடைமை, பொது உடைமை என்ற இரு வகையான பொருளாதாரக் கொள்கை களுக்கிடையே ஏற்பட்டு வரும் போராட்டத்தினை இவ்வுலகம் கண்டு வந்துள்ளது. "எதையும் தனதாக்கிக் கொள்ள வேண்டும்" என்ற அடிப்படை மனித உணர்வு (அல்லது ஆசை) முழுமையாகப் போக்கி விடக்கூடிய ஒன்று அல்ல என்பதனை கடந்த 50 ஆண்டுகளில் பொது உடைமை அரசாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது பொது உடைமையைச் சார்ந் துள்ள அரசாக இருந்தாலும் சரி அனுபவ வாயிலாக தெரிந்துகொண்ட உண்மையாகும். ஆகவே இந்த இயற்கையான மனித சுபாவத்திற் கேற்ப தனக்கென ஒரு சொந்த வீடு வைத்துக் கொள்ளவும். சொந்த மாக விவசாயம் செய்ய சிறிதளவு நிலமும், இன்னும் சிற்சில சொத் துக்களை வைத்துக் கொள்ளவும். சலுகையாக அனுமதித்துள்ளனர்.

21. எவ்வளவுக்கெவ்வளவு நாகரீகம் பழமையானதாகவும், ஊர்ப் புறங்களை சார்ந்ததாகவும் இருக்கிறதோ, அவ்வளவுக்கவ்வளவு தனி உடைமையில் அம்மக்கள் பற்று கொண்டிருப்பார்.

மற்றெல்லா நாடுகளைக் காட்டிலும் இந்தியாவில்தான் உழுது பயிரிடும் நிலத்திற்கு பரம்பரை சொந்தக்காரனாக விவசாயி தன்னை அர்ப்பணித்துக் கொண்டுள்ளான். நாடு விடுதலை அடைந்ததற்கு பின் கொண்டு வரப்

பட்டுள்ள எல்லா நிலச் சீர்திருத்த சட்டங்களுமே உழும் நிலத்திற்கு அவன் சொந்தக்காரனாகவும், சொந்தமாக்கிக் கொள்ளும் உரிமையும், பாதுகாப்பு படைத்தவனாகவும் ஆகும் நோக்கம் கொண்டவைகளே. இது போன்ற தொடர்பான நடவடிக்கைகள் மூலமே இந்நாட்டில், வேளாண்மையில் பசுமைப் புரட்சி ஏற்படுத்த முடிந்தது.

22. பாரம்பரியத்தாலும், சுற்றுச் சார்புகளாலும், மாறுபட்ட ஓர் சூழ்நிலையில் நகர்ப்புறத்தில் உள்ளவனாக இந்தியத் தொழிலாளி இருந்தாலும் அவன் உண்மையில், அவனது வழி வழி வந்த மரபு பின்னணியின் அடிப்படையில் கிராமப்புறத்தைச் சார்ந்தவனே. அவனும், அவனது மூதாதையர்களும் எப்படி அவர்கள் உழுது பயிரிட்ட நிலத்தின்மீது பற்றும் பாசத்தையும் வளர்த்துக்கொண்டிருந்தனரோ அதே பற்றும் பாசத்தையும், அவனுக்கென சொந்தமாக ஒரு சிறு தொழிலாவது இருக்கிறது என்ற நிலையை உருவாக்கினால் அத் தொழிலின் மீது வளர்த்துக் கொள்ளும் ஒரு நிலையினை நிச்சயம் உருவாக்க முடியும் என்று சில சமூகவியல் வல்லுநர்கள் கருதுகின்றனர்.

23. போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலை ஏன் தேர்ந்தெடுத்தோம் எனில் இத் தொழில் மூலதனம் அதிகமாகப் போடப்பட்டுள்ள மற்ற தொழில்களுக்கு மாறுபட்ட ஒன்றாகும். போக்குவரத்துத் தொழில் திறமையாக நடக்கவும், லாபத்தில் நடக்கவும், மக்கள் நன்மதிப்பைப் பெறவும் பணியாற்றுவதில் பெரும் பங்கு வகிப்பவர் பணி புரியும் பாட்டாளியே. பெரும்பான்மையான போக்கு வரத்துத் தொழிலாளர்கள், நிர்வாகத்தின் உடனடி மேற்பார்வையில் தொழிலகங்களில் பணிபுரிபவர்களல்லர்.

போக்குவரத்து வண்டி, தொழிலகத்தை விட்டு வெளியே வந்து விட்டால் அது எப்படி செல்கிறது. அதில் ஏறிச் செல்லும் பிரயாணிகள் எப்படி நடத்தப்படுகின்றனர் என்பதெல்லாம், அந்த போக்குவரத்து தொழிலாளியின் அனுபவம், ஆற்றல், பண்பு, பரந்த நோக்கம்—ஆகியவற்றை பொறுத்ததே. போக்குவரத்து அமைப்பில் ஏற்படும் மிகப் பெரிய செலவுகளான பராமரிப்பு, எண்ணெய்ச் செலவுகள் ஆகியவையும் நேரடியாக தொழிலாளி காட்டும் அக்கரையைப் பொறுத்ததே.

இந்த அளவு ஒரு தொழிற்சாலையின் வெற்றிக்கோ அன்றி தோல்விக்கோ மிகவும் நேரடித் தொடர்பு கொண்டுள்ள தொழிலாளர்களை கொண்டுள்ள பிற தொழிற்சாலைகள் உள்ளதாகத் தெரியவில்லை. அதனால்தான் தமிழக அரசு இந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிற்சாலையை, தொழிலாளர்கள் உடைமையாக்கிக் கொள்வதில் பங்கு பெறும் திட்டத்தினை பரிசீலனை செய்திட தேர்ந்தெடுத்துள்ளது.

24. நாட்டுடைமை முழுமையாக்கப்பட்டபின் இந்தத் துறையில் ஒரு லட்சம் தொழிலாளர்களுக்கு மேல் பணி யாற்றுவார்கள். பெரும்பான்மையான தொழிலாளர்கள் இத் திட்டத்தில் பங்கு கொள்வார்கள் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

1773 மார்ச் 22]

25. பொதுத் துறையில் தொழிலாளர்கள் பங்கு கொள்வதனை அர்த்த முள்ளதாக்கிட வேண்டுமெனில், இன்றுள்ள கம்பெனிச் சட்டத்தில் சில மாறுதல்கள் செய்யப்பட்டாக வேண்டும். "லாப உத்திரவாதமளிக்கப் பட்ட தொழிலாளர் பங்குகள்" என்ற புது வகையான பங்குகள் உருவாக் கப்படவும், தொடர்பான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளவும் வேண்டும். மத்திய அரசிற்கு இது பற்றி தேவையான பரிந்துரைகள் அனுப்பப்படும். இந்த பரிந்துரைகளை மத்திய அரசு ஏற்றுக்கொள்ளும் வரை, தொழி லாளர்கள் பங்கு பெறும் இத்திட்டத்தினை போக்குவரத்துத் துறையில் படிப்படியாக நுழைத்து அறிமுகப் படுத்துவதென இந்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது. இத் திட்டத்தின் விபரங்கள் மாண்புமிகு உறுப்பினர் களின் பார்வைக்கு வைக்கப்பட்டுள்ளது.

26. தற்போதையப் பணியாளர்களைப் பொறுத்த வரையில் இந்தத் திட்டம் விருப்பத்தின் அடிப்படையில் அவர்களுக்குப் பொருந்தும். இந்தத் திட்டம் அமுலுக்கு வந்ததன் பின், நியமிக்கப்படும் புதிய பணியாளர்கள் ஒரு குறைந்த அளவு மாற்றுதற்குரிய கடனீட்டுப் பத்திரங்களை தங்கட்கு ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும். அதாவது நம்மிடத்தில் பணியாளர்களாகச் சேர்வதற்கு நாம் அவர்களுக்கு விதிக்கும் நிபந்தனை, வெறும் ஊழியர் களாக மட்டும் ஏற்றுக்கொள்ளத் தயாராக இல்லை. இந்த நிர்வாகத்தின் பங்குதாரராகவும், பாகஸ்தராகவும் தான் ஏற்றுக் கொள்வோம் என்பதே யாகும். சாதாரண பங்கீட்டுக் கூலிகளுக்குப் பதிலாக நாம் அவர்களுக்கு 8 சத வீத வட்டி உத்தரவாதத்துடன் கூடிய கடனீட்டுப் பத்திரங்களை வழங்குகிறோம். இவ்வாறு செய்வதன் மூலம் ஓர் ஊழியர் பங்குதாரராக இருப்பதினால் ஏற்படும் சில இடர்கள் பெருமளவில் குறைக்கப்படுகின்றன. வேலையின்றி இருக்கும் இளைஞன் வேலைக்குச் சேரும்போது இந்தக் கடனீட்டுப்பத்திரங்களை வாங்குகிற துன்பத்தையும் பொருட் செலவையும் ஏற்றுக்கொள்வது கடினம் என்பதைக் கருத்தில் கொண்டு, வேலையில் சேர்ந்ததற்குப் பின்னர் ஊதியத்திலிருந்து சுலபத் தவணைகள் மூலம் கடன் ஈட்டுப் பத்திரங்கள் வழங்கப்படும்.

27. தொழிலாளர்களது உள்ளத்தில் நாம் ஏற்படுத்த இருக்கும் நம்பிக்கையைப் பொறுத்தே இந்தத் திட்டத்தின் வெற்றி அமையும். பொதுத் துறையின் வரலாற்றினை வைத்துக் கொண்டு எந்தத் தொழி லாளியையும் தனது பணத்தை இந்தப் பொதுத் துறை நிறுவனத்தில் நேரடியாகப் போட்டு இடருடன் கூடிய பங்குதாரராக இருக்க வேண்டும் என எதிர்பார்ப்பது கடினம். எனவே, "இலாப உத்திரவாதமளிக்கப் பட்ட தொழிலாளர் பங்குகள்" என்ற ஒரு வகைப் பங்குகள் உருவாக்கப் படும் வரையில் நாம் அவர்களுக்கு மாற்றுதற்குரிய கடனீட்டுப் பத்திரங் களையே வழங்கிட வேண்டும்.

28. மாற்றுதற்குரிய கடனீட்டுப் பத்திரங்களை வைத்திருக்கும் தொழி லாளிக்கு கடன் கொடுத்தவருக்குரிய நிலையும், ஆண்டுதோறும் 8 சத விகித வரவிற்கான உத்திரவாதமும், கிடைப்பதுடன், நிறுவனத்தின் பங்குதாரராக மாறுவதற்குரிய விருப்பத்தைப் பயன்படுத்தும் உரிமையும் கிடைக்கிறது. நிறுவனத்தின் உரிமையாளர் என்கிற நிலை வேறு, இந்தக் கடனீட்டுப் பத்திரத்தினால் கிடைக்கும் நிலை வேறு என்பதை நாங்கள் உணர்கிறோம். எனினும், இந்தப் புதிய நிலைமை தொழிலாளர்கட்கும்

[1973 மார்ச் 22

நிறுவனத்துடன் ஒரு புதிய பொருளாதாரப் பிடிப்பினை ஏற்படுத்தும், இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் நல்ல முறையில் இயங்கி, பொருளாதார வளர்ச்சியுற்று, இலாபம் பெருகுமானால், அந்தத் தொழிலாளர் இந்த நிறுவனத்தின் உரிமையாளராகி தொழிலாளாளர் என்கிற முறையிலும், உரிமையாளர் என்கிற முறையிலும் லாபத்தில் பெரும் பங்கு பெற முடியும். தொழிலாளர் பிரதிநிதி போக்கு வரத்துக் கழக நிர்வாகக் குழுவிலும் இடம் பெறுவர். மனித சமுதாயத்தின் தன்மைகளையும், மனித இயல்புகளையுகளின் தன்மைகளையும் வரலாறு நமக்கு உணர்த்தி யிருப்பது உண்மையானால், இப்பொழுது நாம் தொழிலாளர்களிடையே ஏற்படுத்த இருக்கும் இந்தப் புதிய தலைமுறை, தொழிலோடு தன்னை ஐக்கியப்படுத்திக்கொண்ட ஒரு புதிய பொறுப்பு வாய்ந்த தலைமுறையாக உருவாகும் என உறுதியாகக் கூறலாம்.

29. அரசும், தொழிலாளர்களுமாகச் சேர்ந்து தொழில் துறையை நிர்வகிக்க ஒரு புதிய கூட்டுத் துறையை தமிழ் நாட்டில் நாம் இதன் மூலம் புதிதாகத் தோற்றுவித்திருக்கிறோம் என்பதை இந்த மாமன்றம் உணர்ந்திடக் கூடும். இந்த கூட்டுத் துறை அரசு தொழிலதிபர்களோடு சேர்ந்து ஏற்படுத்தியுள்ள கூட்டுத் துறை அல்ல. ஆனால் அரசு தொழிலாளர் களோடு சேர்ந்து ஏற்படுத்தியுள்ள கூட்டுத் துறையாகும். இந்த அரசு தொழிலாளர்கள் மேல் கொண்டிருக்கின்ற அசைக்க முடியாத நம்பிக் கைக்கு இலக்கியமாக இந்தத் திட்டம் திகழ்கிறது.

30. தொழில் உரிமையில் அரசோடு தொழிலாளர்களுக்கும் பங்களிப்பது என்பது நீண்ட நெடு நாட்களாக, செய்யத் தவறிவிட்ட "சமுதாய நீதி" என்றே கருதுகிறேன். உழைக்கும் கரங்களோடு ஒன்று சேர்ந்து தொழில் நடத்தும் இப் புதுமையின் மூலம் ஏற்படவிருக்கும் தொலைதூர நன்மைகள் பற்றிய கற்பனையில் என்னை ஆழ்த்திக்கொள்ள நான் விரும்ப வில்லை. எனினும், பொதுத் துறை தொழில்களில் ஆர்வமும் அக்கறையும் கொண்டு, பாடுபடத் துடிதுடிக்கும் சக்திகளுக்கு - அளிக்கப் படும் இவ்வாய்ப்பின் மூலம், ஒரு புது வகை புரட்சி தோன்றும் என்பது மட்டும் நிச்சயம். இப் புரட்சி உற்பத்திப் பெருக்கமாக, லாபகர மாக, தொழிலாளர் நல்லுறவு கொண்டதாக, பொதுத் துறை இயங்க வழி வகுக்கும். இத் திட்டம் சங்கிலித் தொடர் போல சிந்தனை யோட்டத்தை தூண்டி மேலும் பல துறைகளில் பரவி தொழிலாளர்களை பங்குதாரர்களாக மாற்றும் நிலையை உருவாக்கும் என நம்புகிறேன்.